

(19) 日本国特許庁 (J P)

(12) 公開特許公報 (A)

(11) 特許出願公開番号  
特開2002-137625  
(P2002-137625A)

(43) 公開日 平成14年5月14日 (2002.5.14)

(51) Int.Cl. <sup>7</sup>	識別記号	F I	テマコード <sup>*</sup> (参考)
B 6 0 H 1/26	6 7 1	B 6 0 H 1/26	6 7 1 A 4 F 2 0 2
B 2 9 C 45/16		B 2 9 C 45/16	4 F 2 0 6
45/26		45/26	
// B 2 9 L 31:30		B 2 9 L 31:30	

審査請求 未請求 請求項の数 2 O L (全 8 頁)

(21) 出願番号 特願2000-335739 (P2000-335739)

(22) 出願日 平成12年11月2日 (2000.11.2)

(71) 出願人 000119232

株式会社イノアックコーポレーション  
愛知県名古屋市市中村区名駅南2丁目13番4号

(72) 発明者 杉江 信二

愛知県安城市今池町三丁目1番36号 株式会社イノアックコーポレーション安城事業所内

(72) 発明者 木村 昭弥

愛知県碧南市須磨町1-36

(74) 代理人 100101627

弁理士 小林 宜延

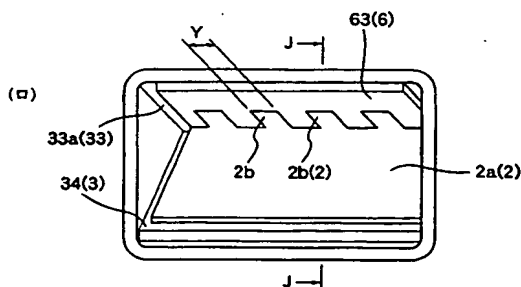
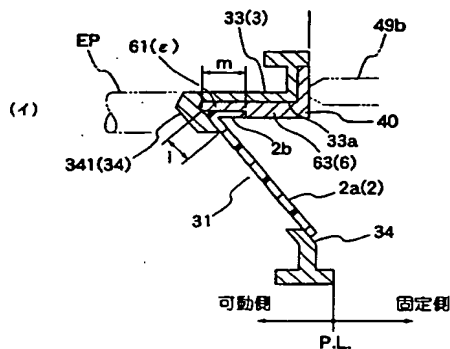
最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 開閉弁付き製品及びその型内成形方法

## (57) 【要約】

【課題】 開閉弁の開閉動作性能を安定維持して、しかも組み付け作業をなくしてコスト的にも安くできる開閉弁付き製品およびその型内成形方法を提供する。

【解決手段】 上部に底部33を設けて通気窓31を形成した製品本体3と、板状の主要部2aが前記通気窓31を塞ぐようにして、且つ該主要部2aの上縁から延設する鏝部2bが前記底部33の下面33aに近接しながら逆L字状に張り出してなる開閉弁2と、前記鏝部2bと底部33との隙間εを埋めて両者を結合させる連結部分61を形成する連結体6と、を具備して、前記開閉弁2が可撓性を有して前記連結部分61を支点に前記通気窓31を開閉可能とする。



## 【特許請求の範囲】

【請求項 1】 上部に底部を設けて通気窓を形成した製品本体と、

板状の主要部が前記通気窓を塞ぐようにして、且つ該主要部の上縁から延設する鏝部が前記底部の下面に近接しながら逆し字状に張り出してなる開閉弁と、

前記鏝部と底部との隙間を埋めて両者を結合させる連結部分を形成する連結体と、を具備して、

前記開閉弁が可撓性を有して前記連結部分を支点に前記通気窓を開閉可能とすることを特徴とする開閉弁付き製品。

【請求項 2】 一对の固定型と可動型内に、上部に底部を設けて通気窓を形成した製品本体と、板状の主要部を有しその上縁から鏝部を逆し字状に張り出す開閉弁と、の夫々のキャビティが形成され、且つ製品本体キャビティへは主シリンダから、開閉弁キャビティへは副シリンダから材料が充填される構造の金型を用いて、

まず、副シリンダから開閉弁キャビティに材料を射出注入し、続いて、主シリンダから製品本体キャビティに材料を射出注入して夫々の成形を終え、次の型開段階で、開閉弁が固定型に製品本体が可動型に残るようにし、そして、開閉弁に製品本体が対向するように可動型をスライドさせた後、型閉じして製品本体と開閉弁を重ね合わせ開閉弁で前記通気窓を塞ぐようにすると同時に前記鏝部を前記底部の下面に近接配置し、しかる後、前記底部の下面に沿って材料を注入し、前記鏝部と底部との隙間を埋めて両者を結合させる連結体を形成することを特徴とする開閉弁付き製品の型内成形方法。

## 【発明の詳細な説明】

## 【0001】

【発明の属する技術分野】本発明は、車室内空気を排出する車両用換気装置等に適用される開閉弁付き製品及びその型内成形方法に関する。

## 【0002】

【従来の技術】開閉弁付き製品として、例えば車両用換気装置たるクォーターベントダクト等一般に図 10 のような構成になっている。本体 71 と開閉弁 72 と固定棒 73 からなり、固定棒 73 を開閉弁 72 の小孔に通して本体 71 に開閉弁 72 を取付けている（図 10 のイ）。また、近年は開閉弁 82 の本体への取付けが、コストダウンを狙って本体から一体で成形したピン 81 に開閉弁 82 を差し込み（図 10 のロ）、熱カシメ、超音波カシメで取着する方法が主流になっている。他に、図 10（ハ）に示すように本体 91 に差し込み孔 911 を設け、これに開閉弁 92 を差し入れ、係合突起 921 で本体 91 への開閉弁 92 の取付けを図る方法もある。

## 【0003】

【発明が解決しようとする課題】しかるに、前述した従来の方法は、いずれも射出成形で構成部品を造った後、一部機械化できるにせよ手作業による組み付け作業が必

要になっていた。アウトライン作業となり、結果として割高な商品になっていた。さらに、図 10（ロ）の熱カシメによる場合などは、カシメが確実に実行されず、開閉弁 82 が本体から外れてしまう不具合もあった。また、いずれの製法においても人手による組付け作業となるため、①コストアップ、②単純作業による作業ミス、③開閉弁の板厚が 1 mm 以下であるため取扱いに注意を要した。雑に扱くと修復できない変形が発生した。

【0004】本発明は上記問題点を解決するもので、開閉弁の開閉動作性能を安定維持して、しかも組み付け作業をなくしてコスト的にも安くできる開閉弁付き製品およびその型内成形方法を提供することを目的とする。

## 【0005】

【課題を解決するための手段】上記目的を達成すべく、請求項 1 に記載の発明の要旨は、上部に底部を設けて通気窓を形成した製品本体と、板状の主要部が前記通気窓を塞ぐようにして、且つ該主要部の上縁から延設する鏝部が前記底部の下面に近接しながら逆し字状に張り出してなる開閉弁と、前記鏝部と底部との隙間を埋めて両者を結合させる連結部分を形成する連結体と、を具備して、前記開閉弁が可撓性を有して前記連結部分を支点に前記通気窓を開閉可能とすることを特徴とする開閉弁付き製品にある。

【0006】請求項 2 に記載の発明の要旨は、一对の固定型と可動型内に、上部に底部を設けて通気窓を形成した製品本体と、板状の主要部を有しその上縁から鏝部を逆し字状に張り出す開閉弁と、の夫々のキャビティが形成され、且つ製品本体キャビティへは主シリンダから、開閉弁キャビティへは副シリンダから材料が充填される構造の金型を用いて、まず、副シリンダから開閉弁キャビティに材料を射出注入し、続いて、主シリンダから製品本体キャビティに材料を射出注入して夫々の成形を終え、次の型開段階で、開閉弁が固定型に製品本体が可動型に残るようにし、そして、開閉弁に製品本体が対向するように可動型をスライドさせた後、型閉じして製品本体と開閉弁を重ね合わせ開閉弁で前記通気窓を塞ぐようにすると同時に前記鏝部を前記底部の下面に近接配置し、しかる後、前記底部の下面に沿って材料を注入し、前記鏝部と底部との隙間を埋めて両者を結合させる連結体を形成することを特徴とする開閉弁付き製品の型内成形方法にある。

## 【0007】

【発明の実施の形態】以下、本発明に係る開閉弁付き製品及びその型内成形方法について詳述する。図 1～図 9 は、本発明の開閉弁付き製品の型内成形方法の一形態で、図 1 はそれに用いる金型の説明図、図 2 は本開閉弁付き製品の型内成形方法の概略製造工程図、図 3 は（イ）が開閉弁付き製品の概略斜視図で、（ロ）が（イ）の縦断面図、図 4 は（イ）が開閉弁付き製品の縦断面図、（ロ）が底部下面を覗くように下方から見た開

開閉付き製品の概略斜視図、図5、図6は別発明の開閉付き製品の部分縦断面図、図7は開閉弁の動きを示す説明図、図8は図7に対応する従来品の説明図、図9は図4の開閉付き製品からその上部窓枠の一部を省いた他態様の断面図を示す。開閉付き製品として車室内空気を排出する車両用換気装置に適用する。

【0008】(1) 開閉付き製品の型内成形方法

本発明の開閉付き製品の型内成形方法に先立ち、最初にこれに用いるダイスライド金型4について説明する。ここで使用する成形機は二頭式の射出成形機で、金型4 10 側に可動型がスライドするダイスライド機構を設け、型内で2部品(中空部品を除く)からなる製品を成形する。該金型4は図1のごとく、可動型41と固定型42と油圧シリンダ43と主シリンダ44と副シリンダ45とを備える。一の金型4(一対の可動型41と固定型42)には別個独立して開閉弁2と製品本体3の夫々のキャビティ46、47が形成される。可動型41に開閉弁2用雌型41aと製品本体3用雌型41bを、固定型42に開閉弁2用雄型42aと製品本体3用雄型42bを設ける。製品本体3用キャビティ47に主シリンダ44 20 が、開閉弁2用キャビティ46には副シリンダ45が接続し、材料5を射出注入、充填できる金型構造になっている。また、ランナー切替装置Vを切り替えることによって主シリンダ44が連結体キャビティ40に接続する。符号48は開閉弁2用ランナー、符号49aは製品本体3用ランナー、符号49bは連結体用ランナーを示す。油圧シリンダ43は、これを起動して可動型41をスライドさせることにより、別個に成形した開閉弁2と製品本体3とを相対向させることができる。

【0009】開閉付き製品の型内成形方法は、上記金型4を用い、まず、型を閉じて副シリンダ45から開閉弁キャビティ46にオレフィン系(又は一部スチレン系)のエラストマー系材料51を射出注入する。この射出注入は、金型4を若干開き加減にしてエラストマー系材料51を開閉弁キャビティ46に供給した後、金型4を閉じる射出後圧縮するいわゆる射出圧縮成形を採るのがより好ましい。エラストマー系材料51は流動性が悪く流れにくいので、型閉じ状態でそのまま射出成形を行うと欠肉不良等が発生するからである。開閉弁2は可撓性を有して前記通気窓31を塞ぐ板状の主要部2aと該 40 主要部2aの上縁から延設する鏝部2bとを備える。

【0010】そして、主シリンダ44から製品本体3キャビティ47にポリプロピレン樹脂、ポリエチレン樹脂、ABS樹脂等の熔融樹脂材料52(ここではポリプロピレン樹脂を採用)を射出注入する。開閉弁2側を先に射出した後から製品本体3側を射出する工程を採用するのは、①成形時の材料温度に関し、ポリプロピレン樹脂温度が180℃前後に対してエラストマー系材料温度が200℃前後になるため、冷却時間を長くとる必要があること、②既述のごとく、開閉弁2側に射出圧縮成形を 50

採用し易いからである。こうして、開閉弁2、製品本体3の夫々の成形を終える(図1)。製品本体3は、開閉付き製品の筒形状の枠体で、クォータパネルの換気用ダクト本体である。製品本体3には四角形の窓枠34に矩形通気窓31が形成される(図3)。通気窓31を窓枠34で囲い、上部に底部33を設けた製品本体3が成形される。開閉弁2は通称フラップ(バタフライ弁ともいう)と呼ばれる板体で、該開閉弁2の主要部2aは通気窓31を蓋するように通気窓31の窓枠34上に載置される。主要部2aが通気窓31を覆って窓枠34上に載置されたとき、主要部2aの上縁から延設する鏝部2bが前記底部33の下面33aに近接して車両後方(バンパーBUP側)へ側面視逆L字状に張り出すようにしている。底部下面33aと鏝部2bとの隙間εは略一定に保たれる。

【0011】開閉弁2、製品本体3の成形を終えた後、型開に移るが、型開では開閉弁2が固定型42に製品本体3が可動型41に残るように設定する(図2のイ)。その後、油圧シリンダ43を起動させ、開閉弁2に製品本体3が対向するように可動型41を図2(ロ)の矢印方向にスライドさせる。

【0012】次いで、再び金型4を型閉じして固定型42に残っている開閉弁2に製品本体3を重ね合わせる(図2のハ)。このとき、製品本体3の上に開閉弁2が通気窓31を塞ぐように載置されると同時に、主要部2a上縁25から延設する鏝部2bが、既述のごとく底部下面33aと所定隙間εを保って近接配置される(図4のイ参照)。

【0013】しかる後、ランナー切替装置Vを切替え、主シリンダ44より製品本体3と同一の材料5すなわちポリプロピレン熔融樹脂材料52がホットランナー49bを経由し前記隙間ε(結合部)に射出、充填して製品本体3と開閉弁2を結合する連結体6を成形するようにする(図4)。該連結体6の形成により製品本体3に開閉弁2が取り付けられる。

【0014】連結体6の成形過程で、熔融樹脂材料52は、製品本体3の上板底部33の下面33aに接しながら連結体キャビティ40の流路40aをほうようにして、前記鏝部2bと底部33との隙間εに達する。流路40a、さらに底部33と鏝部2bの隙間εへ樹脂材料52を埋めて底部33と鏝部2bを結合する連結部分61(連結体6)を成形する。該連結部分61を支点に開閉弁2で通気窓31を開閉可能とする。開閉弁2は鏝部2bが製品本体3に結合して一体となるが、製品本体3への開閉弁2の結合は、鏝部2bが必要長さ分張り出して隙間εを形成する必要接合面積が確保されて完璧となる。

【0015】ここで、開閉弁2を結合させるのに図5のような方法も考えられる。図5は、開閉弁2と製品本体3との相対向する位置に通孔22、透孔32を形成し、

金型 4 の型閉じで通孔 22、透孔 32 を導通状態とする。そして、連結体 6 の成形過程で、流路 40a、通孔 22、透孔 32、頭部キャビティ 40b へ樹脂材料 52 を充填して連結体 6 を成形する方法であるが、次のような問題が生じる。まず、開閉弁付き製品の形状制約から樹脂流路 40a の板厚  $g$  が  $0.5 \sim 1.5 \text{ mm}$ 、流路全長が  $30 \sim 50 \text{ mm}$  となることから、欠肉を防ぐのに  $25 \text{ MPa}$  以上の高圧（高速）成形条件が必要になるが、そうすると、型内に残った空気が加熱ガスとなり、裏面にガス逃がしを兼ねたエジェクターピンを設けた場合でも図 5 の円内図の格子ハッチング部分 64 の範囲が解けてしまい、接合部はもとより開閉弁 2 にまでそれが波及しシール性能が確保できないといった不具合を招く。特に、図 5 の符号 E の部分に膨らみ等の隙ができると、異物混入の原因になるため製品不良となってしまう。さらに、加熱ガスはエジェクターピンの隙間を通るが、この際、開閉弁 2 を侵食しながら逃げていく。前記格子ハッチング部分 64 で囲まれた開閉弁上部 25 が熔融による変形、接合部分の破壊（溶けてちぎれた形）になってしまう場合もでてくる。また、開閉弁 2 を結合させるのに図 6 のような単純な方法も考えられる。図 6 の開閉弁付き製品では板状主要部 2a のみからなる開閉弁 2 の上部を流路充填部 63 で埋めて開閉弁 2 の製品本体 3 への一体化を図るものである。しかしながら、この方法は結合強度確保が困難であるばかりか、図 6 の円で囲った開閉弁 2 の上部 G が熱変形し開閉弁 2 のシール性が悪くなる欠点がある。

【0016】本発明では、連結体の成形の際に発生する加熱ガスにより板厚が  $0.3 \sim 0.5 \text{ mm}$  といった薄い開閉弁 2 を損傷させてしまう前記不具合を解消すべく、開閉弁 2 と製品本体 3 のシール面  $i$  に連結体用熔融樹脂材料が流れ込まない結合仕様とする（図 4）。すなわち、開閉弁 2 の製品本体 3 への結合部分を主要部 2a から離し、鏝部 2b にその結合部分を設けるのである。シール面  $i$  に結合樹脂がないため、主要部 2a のシール部分に変形が発生しない製品となる。また、加熱ガスに侵される部位が主要部 2a 表面にでない製品となる。本発明者等は種々の実験から、開閉弁 2 の製品本体 3 への結合力が十分となるには、鏝部 2b の長さ  $m$  が  $5 \text{ mm}$  以上が好ましく、また図 7 のごとく板状鏝部 2b でもよいが、鏝部 2b を歯状にする場合は図 4（ロ）の鏝部 2b の幅  $Y$  が  $5 \sim 15 \text{ mm}$  の範囲が好ましいのを見出した。また、連結体 6 の厚み  $L$  は、開閉弁 2（主要部 2a 及び鏝部 2b）の板厚  $n$  を  $0.3 \sim 0.5 \text{ mm}$  とした場合、数々のトライ結果から  $1 \sim 3 \text{ mm}$ （より好ましくは  $1 \sim 1.5 \text{ mm}$ ）の範囲が良好となるのが判った。厚み  $L$  が  $1 \text{ mm}$  より小さくなると熔融樹脂材料 52 の流れが悪化し、射出圧力条件が出にくくなる。

【0017】その後、冷却し型開きする。成形を終えた開閉弁付き製品 1 が可動型 41 に残るようにし、これを

成型機のエジェクターピン EP で突き出す。型内で開閉弁 2 と製品本体 3 との組み付け完了した所望の開閉弁付き製品 1 を取り出すことができる（図 3）。なお、図 3 中、鎖線表示の符号 PA は本車両用喚起装置（開閉弁付き製品）が組み付けられたときの車両パネル、符号 SE はシール材、符号 BUP はバンパーを示す。

#### 【0018】（2）開閉弁付き製品

上記成形方法等で造られた開閉弁付き製品は、車両のリアクォータパネル等に取り付けられる。開閉弁付き製品 1 は換気用のタクト本体たる製品本体 3 と開閉弁 2 を備える。上部に底部 33 を設けて通気窓 31 を形成した製品本体 3 と、板状の主要部 2a が前記通気窓 31 を塞ぐようにして、且つ該主要部 2a の上縁から延設する鏝部 2b が前記底部 33 の下面に近接しながら側面視逆 L 字状に張り出してなる開閉弁 2 と、前記鏝部 2b と底部 33 との隙間  $\epsilon$  を埋めて両者を結合させる連結部分 61 を形成する連結体 6 と、を具備する。そして、開閉弁 2 が可撓性を有して、車両走行時の動圧等によって開閉弁 2 が連結主要部分 61 を支点にして開き、車室内の空気が通気窓 31 から車外へ流出するようにしている。符号 37 は車両内方側に向け突出するリブを示す。

【0019】ところで、本発明の開閉弁付き製品では、開閉弁 2 のその構造から図 9 のごとく符号 G の窓枠 34 の上部 341 をカットすることもできる。クォータベント等の本開閉弁付き製品は外観部品でないが、通気性能が優れたものが要求される部品である。そのために、これまで①開閉弁 2 の板厚を薄くする、②製品本体 3 の剛性確保用リブの板厚を薄くする。開閉弁 2 の固定角度を小さくする。シール面の寸法を小さくする等の方法が採られてきた。本発明の開閉弁付き製品は、開閉弁 2 のシール性を確保しながら、上述のごとく符号 GW の窓枠上部 341 をなくし、実開口面積が大きく設定できる分、通気性能向上を果たすことが可能となる。

#### 【0020】（3）効果

このように構成した開閉弁付き製品及びその型内成形方法は、開閉弁 2 を製品本体 3 に取り付ける手作業等の組み付け作業が既述のごとく型内成形工程で行われるので、省力化、低コスト化が図られる。金型面一体成形であるため、インサート成形に比べ、組付け作業等を要しない。開閉弁 2 の開閉動作性能を安定維持して、開閉弁付き製品をコスト的にも安く造ることができる。通常の成形サイクルの  $1.2 \sim 1.5$  倍ほど時間が延びて製品が完成するが、従来要した開閉弁 2 の組み付け工数等を考慮すれば、トータルとして大幅なコスト低減になる。離型に対し抵抗の大きいリブ 37 があっても、製品本体 3 側が可動型 41 に残るようにしているので、脱型工程ではエジェクターピンによつてたやすく突き出すことができる。

【0021】そして、本発明の開閉弁付き製品では、開閉弁 2 の通気性能が従来品より優れる。理由は定かでない

いが、実験で確かめられている。本発明品の開閉弁 2 が図 7 のごとく鉚部 2 b の付け根にあたる屈曲ポイントがもとより曲がっており、図 8 のような平板状態の従来品に比べ曲がり易くなっているためと推測される。また、開閉弁 2 と製品本体 3 の結合用樹脂は、隙間  $\varepsilon$  に充填注入されるのであるが、その量が製品サイズからみて非常に少ないため成形条件出しは困難である。しかしながら、本発明品のような形状の場合では隙間  $\varepsilon$  の連結部分が見えないため外観不良とならない。勿論、鉚部 2 b が接触面積を稼ぐことによって結合強度は満足な値を確保できる。保圧（二次圧）条件制御幅が広く設けられる。さらに、図 9 のように窓枠上部 3 4 1 をなくした開閉弁付き製品とすれば、実開口面積が大きくなって一段と通気性能アップさせることができるようになる。

【0022】尚、本発明においては、前記実施形態に示すものに限られず、目的、用途に応じて本発明の範囲で種々変更できる。開閉弁 2、製品本体 3、金型 4、材料 5、連結体 6 等の形状、大きさ、それらの材質等は用途に合わせて適宜選択できる。

#### 【0023】

【発明の効果】以上のごとく、本発明の開閉弁付き製品の型内成形方法は、従来の組み付け作業をなくして低コスト化を図り、さらに、製品になった段階における開閉弁 2 の動作性能を優れたものにして高品質維持できるなど極めて有益である。

#### 【図面の簡単な説明】

【図 1】本発明の開閉弁付き製品の型内成形方法の一形態で、これに用いる金型の説明図である。

【図 2】本開閉弁付き製品の型内成形方法の概略製造工程図である。

【図 3】開閉弁付き製品の概略斜視図と縦断面図である。

【図 4】（イ）が開閉弁付き製品の縦断面図、（ロ）が

底部 3 3 下面を覗くように下方から見た開閉弁付き製品の概略斜視図である。

【図 5】別発明の開閉弁付き製品の部分縦断面図である。

【図 6】別発明の開閉弁付き製品の部分縦断面図である。

【図 7】開閉弁 2 の動きを示す説明図である。

【図 8】図 7 に対応する従来品の説明図である。

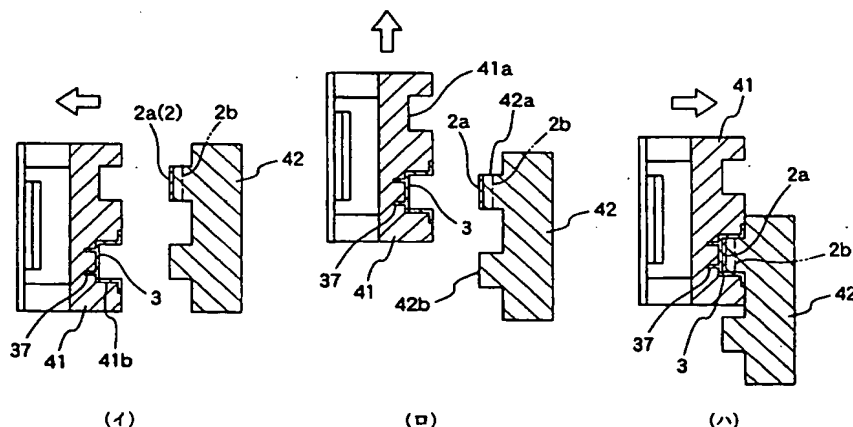
【図 9】図 4 の開閉弁付き製品からその上部窓枠の一部を省いた他態様の断面図である。

【図 10】従来技術の説明図である。

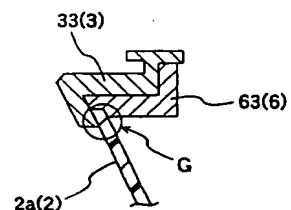
#### 【符号の説明】

1	開閉弁付き製品
2	開閉弁 2
2 a	主要部 2 a
2 b	鉚部 2 b
2 5	上縁（上縁部分）
3	製品本体 3
3 1	通気窓 3 1
3 3	底部 3 3
3 3 a	底部 3 3 下面
4	金型
4 1	可動型
4 2	固定型
4 4	主シリンダ
4 5	副シリンダ
4 6	開閉弁 2 キャビティ
4 7	製品本体 3 キャビティ
5	材料
5 1	エアラスタマー系材料
5 2	樹脂材料
6	連結体
6 1	連結部分

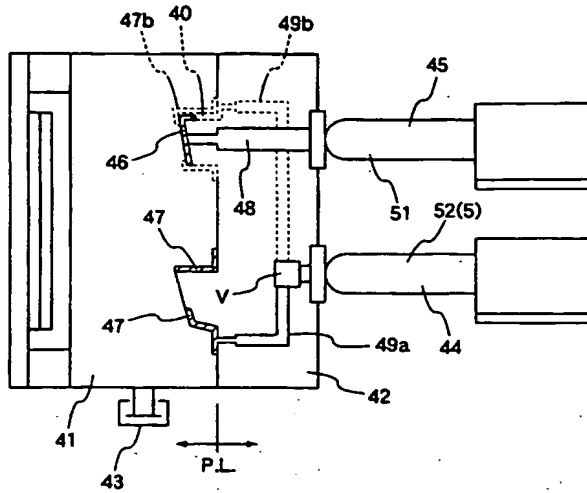
【図 2】



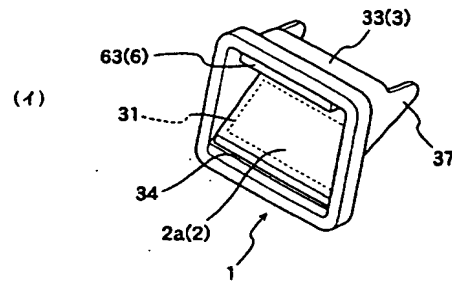
【図 6】



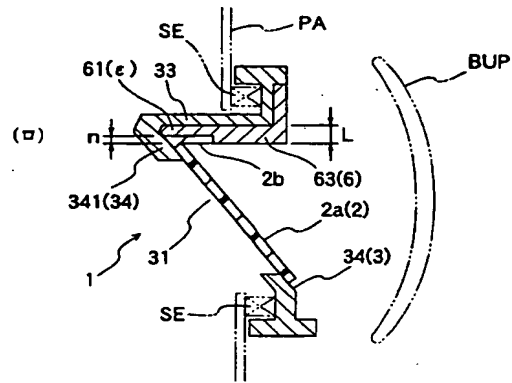
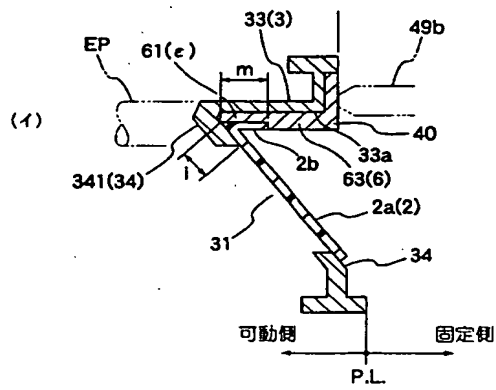
【図 1】



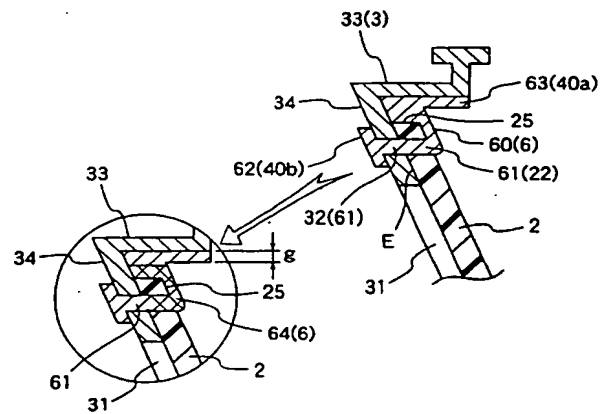
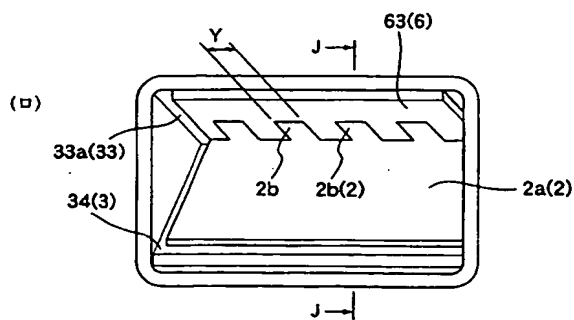
【図 3】



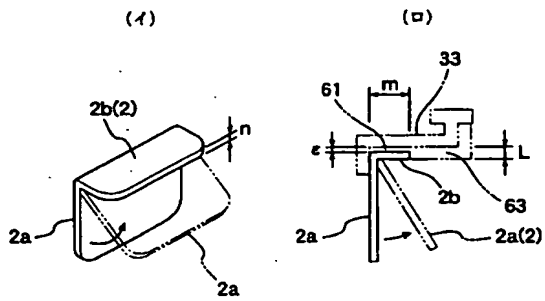
【図 4】



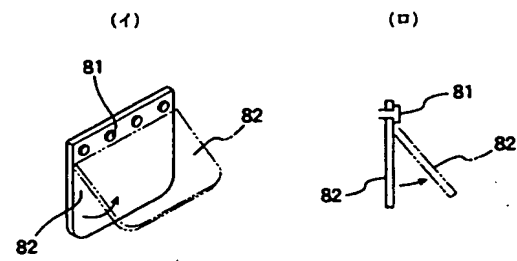
【図 5】



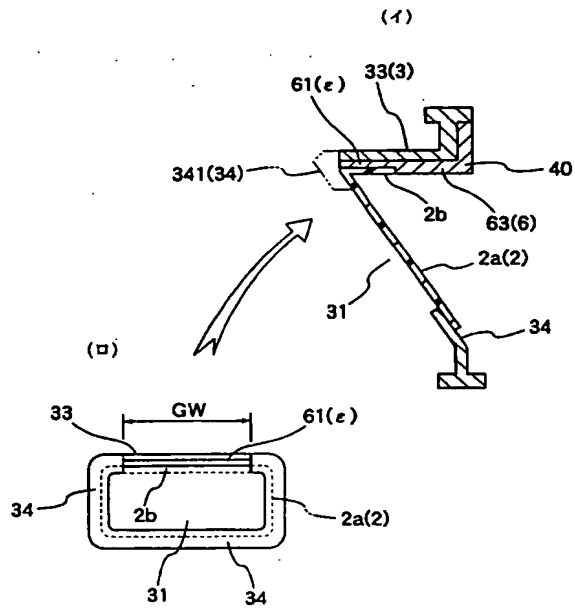
【図 7】



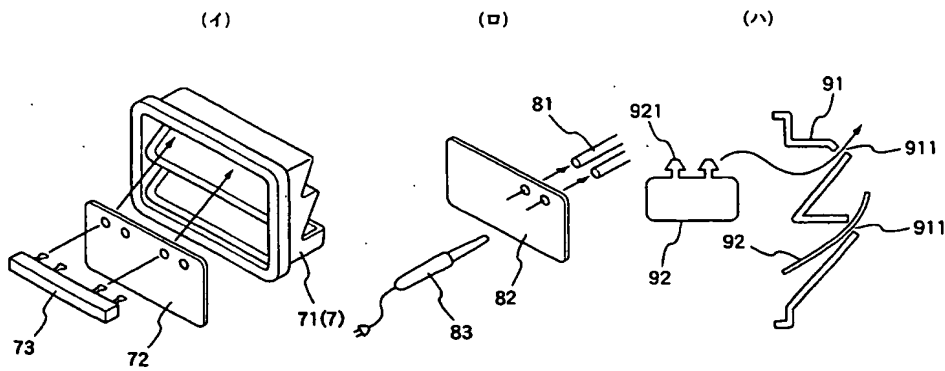
【図 8】



【図 9】



【図 10】



フロントページの続き

Fターム(参考) 4F202 AA03 AA11 AA45 AH17 CA11  
CB01 CB21 CK52 CK90  
4F206 AA03 AA11 AA45 AH17 JA07  
JB21 JN12 JQ81